10.11.　景観

10.11.1.　飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観

小目次

10.11. 景観 10.11.1-1
10.11.1. 飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観 10.11.1-1
(1) 調査 10.11.1-1
1) 調査項目 10.11.1-1
2) 調査地域 10.11.1-1
3) 調査方法等 10.11.1-1
ｱ. 主要な眺望点の状況 10.11.1-1
ｲ. 景観資源の状況 10.11.1-3
ｳ. 主要な眺望景観の状況 10.11.1-3
4) 調査結果 10.11.1-4
ｱ. 主要な眺望点の状況 10.11.1-4
ｲ. 景観資源の状況 10.11.1-5
ｳ. 主要な眺望景観の状況 10.11.1-5
(2) 予測 10.11.1-24
1) 予測事項 10.11.1-24
2) 予測概要 10.11.1-24
3) 予測方法 10.11.1-25
ｱ. 主要な眺望点の変化 10.11.1-25
ｲ. 景観資源の変化 10.11.1-25
ｳ. 主要な眺望景観の変化 10.11.1-26
4) 予測結果 10.11.1-28
ｱ. 主要な眺望点の変化 10.11.1-28
ｲ. 景観資源の変化 10.11.1-28
ｳ. 主要な眺望景観の変化 10.11.1-30
(3) 環境保全措置 10.11.1-62
1) 環境保全措置の検討の状況 10.11.1-62
2) 検討結果の整理 10.11.1-64
(4) 事後調査 10.11.1-65
(5) 評価 10.11.1-65
1) 回避又は低減に係る評価 10.11.1-65

10.11. 景観

10.11.1. 飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観

(1) 調査

1) 調査項目

飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観の調査項目及び調査状況は、表 10.11.1-1 に示すとおりである。

なお、ここで「主要な眺望点」とは『不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所』あるいは『地域の人々が日常的に利用し景観資源を眺望する場所』、「景観資源」とは『自然的、歴史的、文化的構成要素から成る資源』あるいは『地域住民に広く親しまれている資源』、「主要な眺望景観」とは『主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観』とする。

表 10.11.1-1　調査項目及び調査状況

調査項目	文献その他の資料調査	現地調査
主要な眺望点の状況	○	○
景観資源の状況	○	－
主要な眺望景観の状況	－	○

2) 調査地域

主要な眺望点の状況、景観資源の状況及び主要な眺望景観の状況を適切に把握できる地域として、対象事業実施区域の周囲約 3km とした。

景観の調査地域は、図 10.11.1-1 に示すとおりである。

3) 調査方法等

ｱ. 主要な眺望点の状況

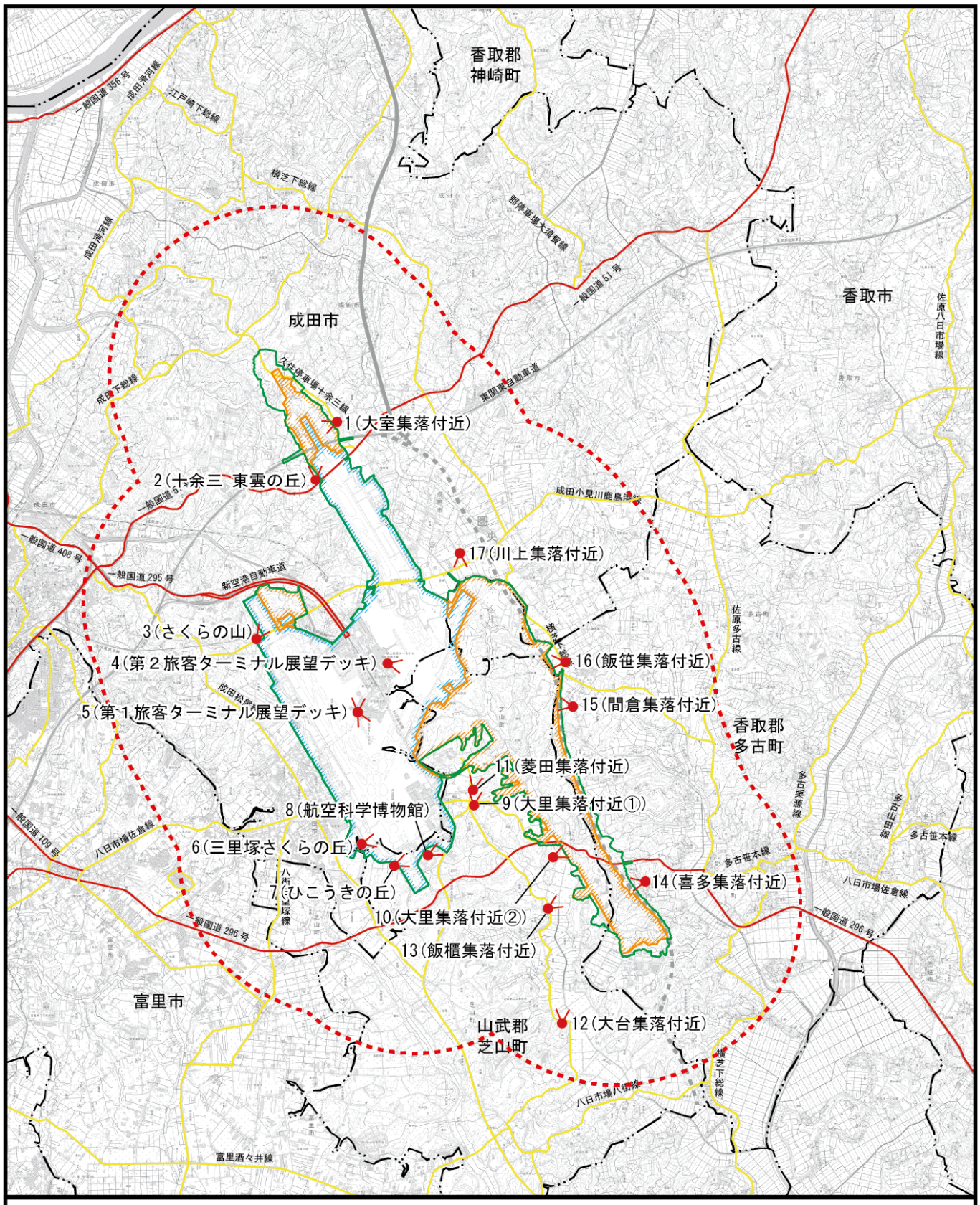
(ｱ) 文献その他の資料調査

関係市町へのヒアリング及び観光案内図等による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析による方法とした。文献その他の資料調査の対象資料は、参考資料　表 2.11-2 に示すとおりである（参考資料 2.11-1～2.11-2 ページ）。

(ｲ) 現地調査

ｱ)調査地点

調査地点は、主要な眺望点の状況、景観資源の状況及び主要な眺望景観の状況を考慮し、図 10.11.1-1 に示す 17 地点とした。



凡　例

- 空港区域
- 新たに空港となる区域
- 対象事業実施区域
- 市町村界
- 調査地域
- 主要な眺望点(17地点)
- 眺望方向

N

1:100,000

0　2.5　5km

図10.11.1-1　景観調査地域、調査地点位置図

ｲ)調査日

主要な眺望点の状況の現地踏査は、「ｳ. 主要な眺望景観の状況」の現地踏査時に実施した。

ｳ)調査方法

調査方法は、現地踏査等による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析による方法とした。

ｲ. 景観資源の状況

(ｱ) 文献その他の資料調査

「第 3 回自然環境保全基礎調査　自然観光資源調査報告書」（1989 年（平成元年）環境庁）、「文化財保護法」（1950 年（昭和 25 年）5 月 30 日　法律第 214 号）、県・市町の文化財の保護に関する条例により指定されている自然的構成要素を含む名勝（庭園、公園、橋梁及び築堤にあっては、周囲の自然環境と一体をなしていると判断されるものに限る）及び「千葉県自然環境保全条例」で指定された自然環境保全地域等の情報の収集並びに当該情報の整理及び解析による方法とした。

ｳ. 主要な眺望景観の状況

(ｱ) 現地調査

ｱ)調査地点

調査地点は、「ｱ. 主要な眺望点の状況」と同様である。

ｲ)調査日

景観の現地踏査日は、以下に示すとおりである。

2016 年（平成 28 年）7 月 28 日（木）

景観写真撮影等の調査時期は、夏季、秋季、冬季、春季の 4 季とし、各 1 回調査を行った。各調査時期の調査日は、表 10.11.1-2 に示すとおりである。

表 10.11.1-2　調査時期及び調査日

調査時期	調査日	天候
夏季	2016 年（平成 28 年）8 月 25 日（木）	晴れ
秋季	2016 年（平成 28 年）11 月 4 日（金）	晴れ
冬季	2017 年（平成 29 年）1 月 25 日（水）	晴れ
春季	2017 年（平成 29 年）3 月 29 日（水）	晴れ

ｳ)調査方法

調査方法は、現地踏査及び一眼レフカメラ（キヤノン EOS Kiss デジタル X）を用いた景観写真撮影等による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析による方法とした。

4) 調査結果

ｱ. 主要な眺望点の状況

(ｱ) 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査の結果は、参考資料に示すとおりであり、関係市町へのヒアリング結果を含めると、対象事業実施区域及びその周囲では眺望点が 11 地点確認された（参考資料 2.11-2 ページ参照）。

(ｲ) 現地調査

文献その他の資料調査の結果確認した 11 地点について現地踏査を行った結果、7 地点については多数の住民の利用を確認した。

また、地域住民の日常生活の中の身近な景観について検討するために集落の分布について調査を行った結果、対象事業実施区域の近隣に位置し、なおかつ対象事業実施区域が視認できる可能性がある 10 箇所の集落を確認した。

上記の 7 地点を一般的な眺望点、集落内の 10 地点を日常的な眺望点とし、合計 17 地点を主要な眺望点として選定した。選定の結果は表 10.11.1-3 に示すとおりである。

表 10.11.1-3　主要な眺望点

No.	名　称	所在地	一般的な眺望点	日常的な眺望点
1	大室集落付近	千葉県成田市十余三		○
2	十余三 東雲の丘	千葉県成田市十余三	○	
3	さくらの山	千葉県成田市駒井野	○	
4	第２旅客ターミナル展望デッキ	千葉県成田市古込	○	
5	第１旅客ターミナル展望デッキ	千葉県成田市三里塚	○	
6	三里塚さくらの丘	千葉県成田市三里塚	○	
7	ひこうきの丘	千葉県山武郡芝山町岩山	○	
8	航空科学博物館	千葉県山武郡芝山町岩山	○	
9	大里集落付近①	千葉県山武郡芝山町大里		○
10	大里集落付近②	千葉県山武郡芝山町大里		○
11	菱田集落付近	千葉県山武郡芝山町菱田		○
12	大台集落付近	千葉県山武郡芝山町大台		○
13	飯櫃集落付近	千葉県山武郡芝山町飯櫃		○
14	喜多集落付近	千葉県香取郡多古町喜多		○
15	間倉集落付近	千葉県香取郡多古町間倉		○
16	飯笹集落付近	千葉県香取郡多古町飯笹		○
17	川上集落付近	千葉県成田市川上		○

※　一般的な眺望点：眺望点として一般的に知られている地点を示す。
　　日常的な眺望点：集落内等に位置し、住民が日常的に利用する地点を示す。

ｲ. 景観資源の状況

(ｱ) 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査の結果は、参考資料に示すとおりであり、対象事業実施区域及びその周囲では、景観資源が 23 地点確認された（参考資料 2.11-2～2.11-3 ページ参照）。また、成田市景観計画においては、成田空港と周辺の景観が景観資源として位置付けられていることから、空港も景観資源に追加した。これらについて主要な眺望点からの視認性を確認した結果、成田空港のみが視認可能な景観資源であったため、成田空港を本事業における景観資源として扱った。

以上に加え、主要な眺望点のうち日常的な眺望点の周囲に広がる「日常生活の中の身近な景観（身近な景観資源）」も景観資源として扱った。

以上を整理した結果は、表 10.11.1-4 に示すとおりである。

表 10.11.1-4　主要な眺望点から視認可能な景観資源

景観資源	指定状況	関連する法令等	主要な眺望点からの視認可否
成田空港	成田市景観計画※	景観法	一部の主要な眺望点から対象事業実施区域を通じた視認が可能。
日常生活の中の身近な景観	－	－	一部の主要な眺望点から対象事業実施区域を通じた視認が可能。

資料：「成田市景観計画」（平成 30 年 3 月　成田市）

ｳ. 主要な眺望景観の状況

(ｱ) 現地調査

主要な眺望景観の状況は、表 10.11.1-6 に示すとおりである。なお、現地調査結果の詳細は、参考資料　表 2.11-6～表 2.11-22 に示すとおりである（参考資料 2.11-4～2.11-21 ページ参照）。

主要な眺望景観を構成する主要な眺望点と景観資源との関係は表 10.11.1-5 に示すとおりである。

表 10.11.1-5　主要な眺望点と景観資源との関係

主要な眺望点	景観資源	景観の区分
一般的な眺望点	成田空港	都市景観
日常的な眺望点	日常生活の中の身近な景観	農山村景観

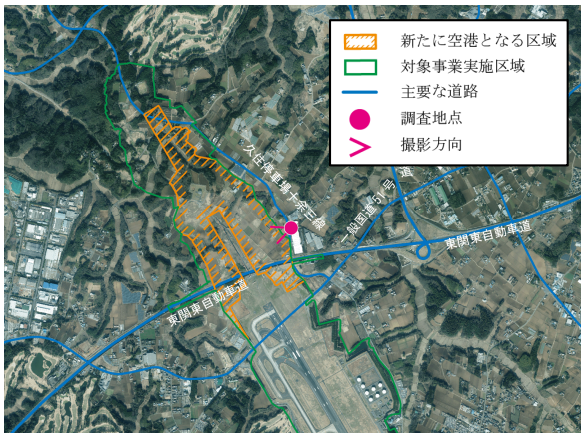
表 10.11.1-6(1)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：大室集落付近）

No.1	大室集落付近

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・大室集落内の県道久住停車場十余三線脇に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 0.3km。標高は約 40m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、住宅や工場等が点在している。
・主に周辺住民、近隣事業所の従業員が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）



眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は主に畑等が視認できるほか、東関東自動車道を横断して設置されている B 滑走路の進入灯火の赤い支柱が視認できる。

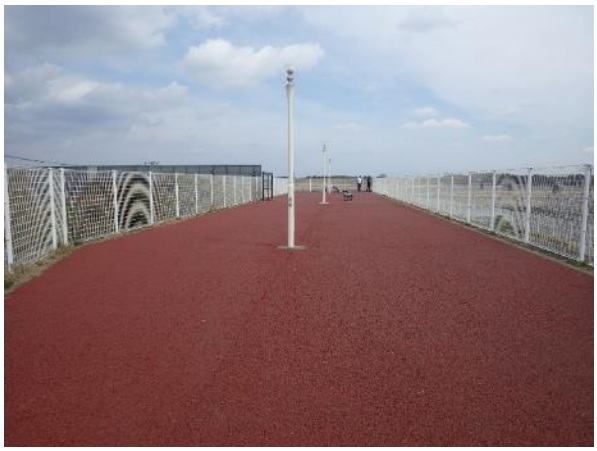
眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(2)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：十余三　東雲の丘）

No.2	十余三 東雲の丘（所有者：NAA）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港 B 滑走路西側に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 0.4km。標高は約 44m。
■周辺環境及び地点の特徴
・B 滑走路西側に航空機展望スポットとしてオープンした。地元の東小学校児童により命名され、航空機ファンのみならず地元の皆様からも親しまれる施設。
・航空機の離着陸を間近で見ることができるため、航空機撮影スポットとして利用されている。
・周辺には畑地や B 滑走路沿いの防音壁がある。
・散策や飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けておりビニールハウスが大きく視認できる。



眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向にはビニールハウスがあり、その奥に樹林等が視認できる。また、写真右手には成田空港の防音壁も視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(3)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：さくらの山）

No.3	さくらの山（所有者：成田市）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港 A 滑走路北側に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 0.4km。標高は約 42m。
■周辺環境及び地点の特徴
・成田空港の 4,000m 滑走路北側の小高い丘の上にある公園。
・成田市と NAA でさくらの木（計 250 本）を植栽しており、春には花見を楽しむ大勢の人たちで賑わう。
・A 滑走路から発着する航空機を間近に見ることができる憩いの場として利用されている。
・2015 年 3 月には、「空の駅　さくら館」がオープンした。館内には成田市の観光情報センターや地元で採れた新鮮野菜や手作りのお弁当、千葉のお米や、空港や成田ゆかりのお土産等を販売している。
・周辺には樹林や成田空港、ゴルフ場等がある。
・散策や飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、A 滑走路北端部と、その奥にホテル等の建物が視認できる。また写真中央及び左側には、空港用地のフェンス越しに航空保安施設の一部が視認でき、その奥には樹林が視認できる。

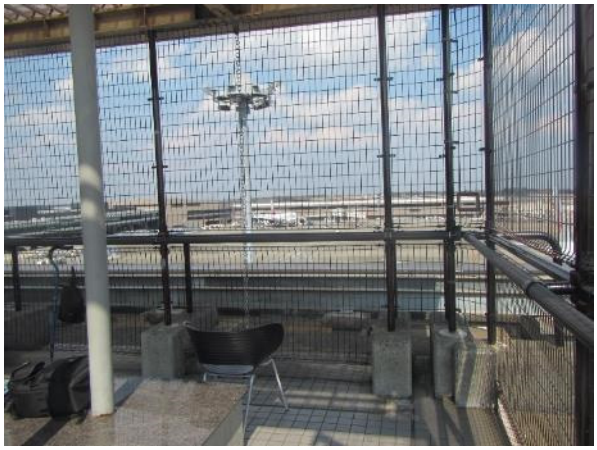
眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(4)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：第 2 旅客ターミナル展望デッキ）

No.4	第 2 旅客ターミナル展望デッキ（所有者：NAA）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港第 2 旅客ターミナルの 4 階に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 1.0ｋｍ。標高は約 55.5m（建物高さ含む）。
■周辺環境及び地点の特徴
・望遠鏡が設置されており、迫力ある離着陸のシーンや駐機している航空機を間近に感じながら眺望できる。
・周辺には空港内施設がある。
・飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は成田空港の施設が大きく視認できる。



眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、手前に第 2 旅客ターミナル本館の駐機場、写真左側に同サテライトの駐機場の一部が視認できる。駐機場や誘導路の奥には樹林が視認できる。

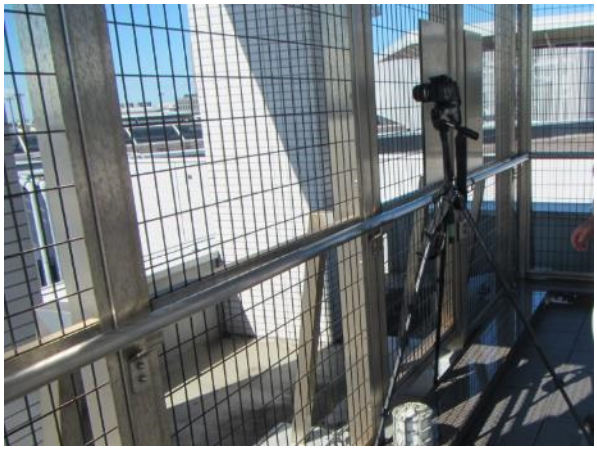
眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(5)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：第 1 旅客ターミナル展望デッキ　北側）

No.5	第 1 旅客ターミナル展望デッキ（北側）（所有者：NAA）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港第 1 旅客ターミナルの 5 階に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 2.0km。標高は約 54.6m（建物高さ含む）。
■周辺環境及び地点の特徴
・望遠鏡が設置されており、迫力ある離着陸のシーンを間近に感じながら眺望できるほか、4,000m ある A 滑走路の全体を見渡すことができる。
・周辺には空港内施設がある。
・飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は成田空港の施設が大きく視認できる。



眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前に第 1 旅客ターミナルの中央ビル及び第 2 サテライトの上部が視認でき、その奥に駐機場と貨物地区施設が視認できる。さらに奥には、空港周辺のホテル等の建物や樹林が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(6)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：第 1 旅客ターミナル展望デッキ　南側）

No.5	第 1 旅客ターミナル展望デッキ（南側）（所有者：NAA）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港第 1 旅客ターミナルの 5 階に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 1.1ｋｍ。標高は約 54.6m（建物高さ含む）。
■周辺環境及び地点の特徴
・望遠鏡が設置されており、迫力ある離着陸のシーンを間近に感じながら眺望できるほか、4,000m ある A 滑走路の全体を見渡すことができる。
・周辺には空港内施設がある。
・飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は成田空港の施設が大きく視認できる。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前に第 1 旅客ターミナルの中央ビル上部、写真右側に同第 3 サテライトの上部、写真左側に同南ウイングの上部が視認できる。またターミナルの奥には、空港南側地区の建物や芝山千代田駅周辺の民間の建物等が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(7)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：三里塚さくらの丘）

No.6	三里塚さくらの丘（所有者：NAA）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港 A 滑走路南側に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 3.7km。標高は約 40m。
■周辺環境及び地点の特徴
・さくら（計 112 本）やツツジなどを植え、地域の憩いの場を目指した整備をしている。芝生の展望広場からは航空機ウォッチングが楽しめる。
・展望広場から対岸側の空港を望むと、管制塔や航空機の整備場施設のほか、A 滑走路から発着する航空機も間近に見えることから映画・テレビ撮影地としても活用されている。
・周辺には樹林や成田空港、グラウンド等がある。
・散策や飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は成田空港の施設が視認できる。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前に三里塚さくらの丘の広場が視認できるほか、その奥に A 滑走路と着陸帯が視認できる。さらにその奥は、左側に整備地区の建物、右側に空港周辺の民間の建物や樹林等が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(8)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：ひこうきの丘）

No.7	ひこうきの丘（所有者：芝山町）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港 A 滑走路南側に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 2.9km。標高は約 43m。
■周辺環境及び地点の特徴
・芝山町の新たな観光・撮影スポットとして、2016 年 3 月 18 日より供用開始した。
・A 滑走路との間が約 600m であり、上空を世界各国の航空機が飛び交い一望できる。着陸時には迫り来る航空機の大きさとその大迫力が体感できる、新たな観光・撮影スポットとなっている。
・3 つの広場を兼ね備え、航空機の迫力を間近で体感できる憩いの場として、航空機ファン、年配の方や子供連れの家族等、幅広い方々に利用される。
・地面に大きい「ハート」の絵柄があり、その上で離着陸する航空機を背景に記念写真を撮影できる。
・周辺には畑地等がある。
・散策や飛行場見物等に利用される。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は成田空港の施設が視認できる。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前にひこうきの丘の広場が視認できるほか、フェンスの奥に航空保安施設等が視認できる。さらにその奥には、写真左側に整備地区の建物、写真中央に航空科学博物館、写真右側に空港周辺の民間の建物や樹林等が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(9)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：航空科学博物館）

No.8	航空科学博物館（所有者：公益社団法人航空科学博物館）

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・成田空港 A 滑走路南側の航空科学博物館 5 階展望展示室に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 2.3km。標高は約 60m（建物高さ含む）。

■周辺環境及び地点の特徴
・航空関係者等から民間航空の実状の紹介、航空界の歴史的経緯の展示等を強く要望されていたため、特に青少年に対し航空に関する科学知識についてその啓発を図り、航空思想の普及及び航空科学技術の振興に寄与し、航空の発展に資することを目的に、総合的な航空思想普及施設として 1989 年（平成元年）8 月に開館した。
・周辺には樹林や民間の構造物等がある。
・飛行場見物等に利用される。

■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、隣接する空港周辺の民間の建物等が視認できる。その奥に、樹林が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(10)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：大里集落付近①）

No.9	大里集落付近①

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・大里集落内の県道成田松尾線と県道八日市場佐倉線の交差点に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 1.5km。標高は約 43m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には住宅や商業施設等が多く存在する。
・主に周辺住民等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は、道路の存在によりやや遠方を見通すことができる。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、交差点の両側に民家とコンビニエンスストアの駐車場が視認できる。その奥に樹林等が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(11)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：大里集落付近②）

No.10	大里集落付近②

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・大里集落内の道路脇に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は、約 0.4km。標高は約 43m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑や森林等が広がっている。
・主に周辺住民等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、高谷川沿いの水田等が視認でき、その奥に樹林が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

表 10.11.1-6(12)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：菱田集落付近）

No.11	菱田集落付近

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・菱田集落内の県道成田松尾線脇に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 1.4km。標高は約 43m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には住宅や畑、商業施設等が存在する。
・主に周辺住民等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は道路の存在によりやや遠方を見通すことができる。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、県道成田松尾線の沿道に民間の建物が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

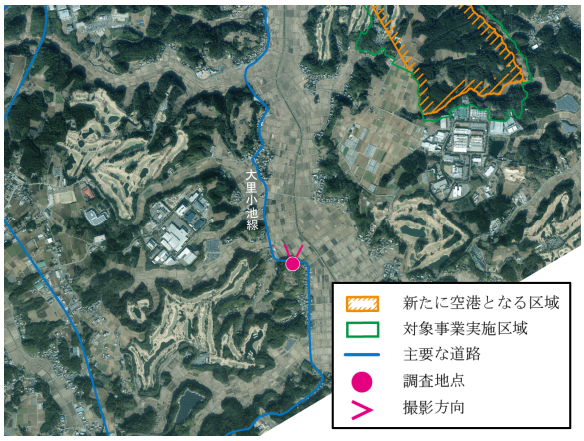
表 10.11.1-6(13)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：大台集落付近）

No.12	大台集落付近

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・大台集落内の県道大里小池線脇に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 3.1km。標高は約 10m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、森林や住宅等が点在する。
・主に周辺住民等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は、眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）



眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、道路沿いの空地の奥に高谷川沿いの水田等が視認できる。その奥に斜面地の樹林や集落が視認できる。

眺望点からの景観（夏季：2016 年 8 月 25 日）

表 10.11.1-6(14)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：飯櫃集落付近）

No.13	飯櫃集落付近

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・飯櫃集落内の県道大里小池線脇に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 1.0km。標高は約 10m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、森林や住宅等が点在する。
・主に周辺住民等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は、眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）

眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、道路の奥に高谷川沿いの水田等が視認できる。さらにその奥に、斜面地の樹林や集落が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

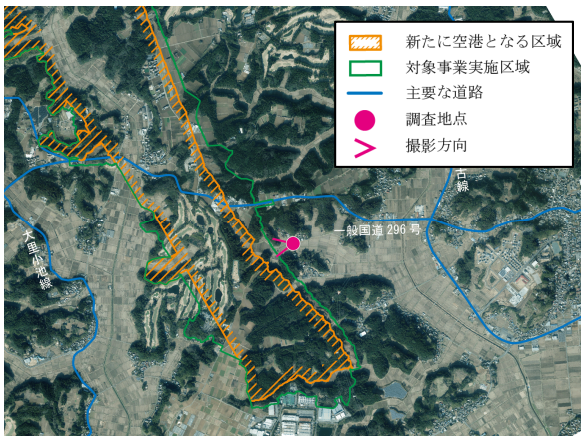
表 10.11.1-6(15)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況（喜多集落付近）

No.14	喜多集落付近

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・喜多集落内の喜多第二共同利用施設に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 0.5km。標高は約 11m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、森林や住宅等が点在する。
・主に周辺住民、施設利用者等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は、眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）



眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、共同利用施設に隣接する田畑が視認できる。その奥には、樹林が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

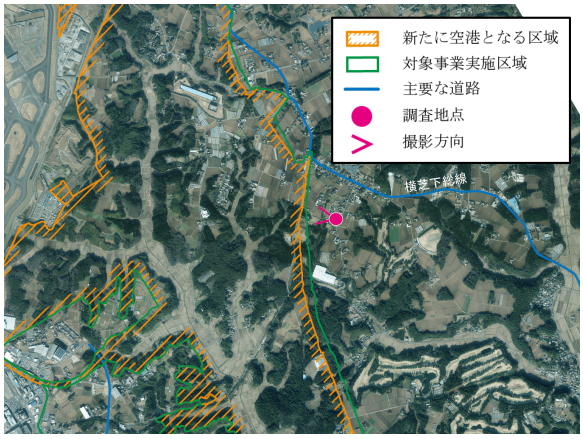
表 10.11.1-6(16)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：間倉集落付近）

No.15	間倉集落付近

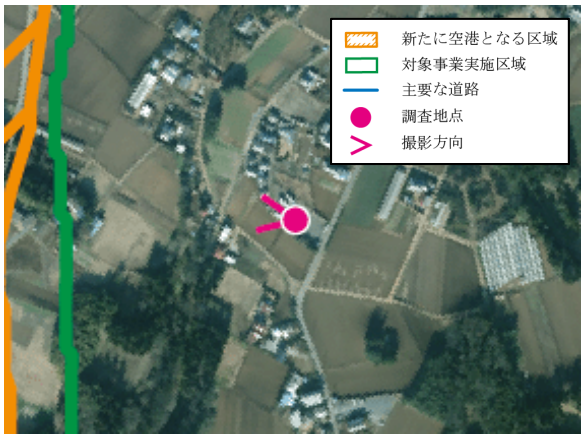
＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・間倉集落内の運送会社敷地内に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 0.3km。標高は約 43m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、森林や住宅等が点在する。
・主に周辺住民、運送会社の従業者等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）



眺望点位置（広域図）



眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前に田畑、その奥に民家等の建物や樹林が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

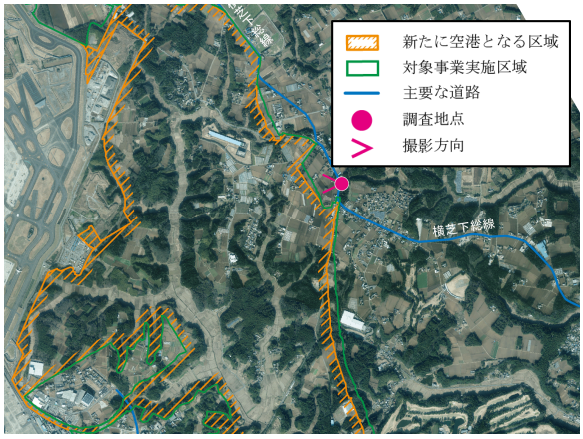
表 10.11.1-6(17)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：飯笹集落付近）

No.16	飯笹集落付近

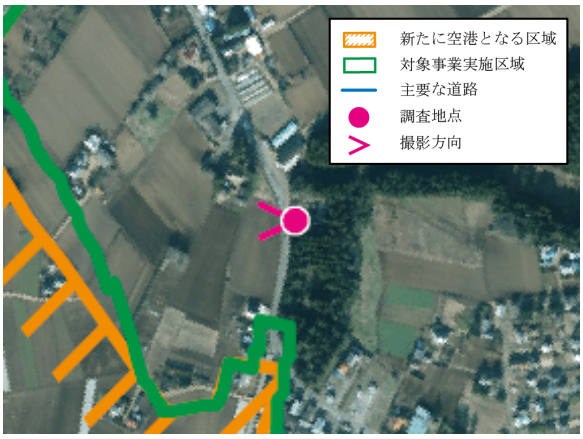
＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・飯笹集落内の県道横芝下総線脇に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 0.4km。標高は約 41m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、森林や住宅等が点在する。
・主に周辺住民等が通行する。
■選定理由
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けている。

眺望点（撮影位置）



眺望点位置（広域図）



眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前に畑地、その奥に民家等の建物や樹林が視認できる。

眺望点からの景観（冬季：2017 年 1 月 25 日）

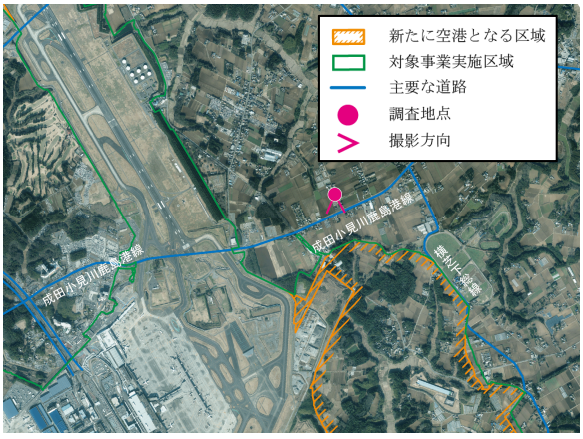
表 10.11.1-6(18)　現地調査結果（主要な眺望点及び眺望景観の状況：川上集落付近）

No.17	川上集落付近

＜主要な眺望点の状況＞

■位置
・川上集落内の川上共同利用施設に位置する。
・新たに空港となる区域までの距離は約 1.3km。標高は約 41m。
■周辺環境及び地点の特徴
・周辺には畑が広がっているほか、森林や住宅等が点在する。
・主に周辺住民等が通行する。
■地点と対象事業実施区域との関係
・対象事業実施区域の方向は眺望を遮る構造物等が少なく眺望が開けており川上共同利用施設のフェンスや住宅等が視認できる。

眺望点（撮影位置）



眺望点位置（広域図）

眺望点位置（拡大図）

＜眺望景観の状況＞

・対象事業実施区域の方向は、写真手前に隣接するテニスコート、その奥に県道成田小見川鹿島港線沿いの民家等が視認できる。

眺望点からの景観（秋季：2016 年 11 月 4 日）

(2) 予測

1) 予測事項

土地又は工作物の存在の供用による影響要因と予測項目については、表 10.11.1-7 に示すとおりである。

表 10.11.1-7　影響要因と予測項目

項目	影響要因	予測項目
土地又は工作物の存在及び供用	飛行場の存在	ア．主要な眺望点の変化
		イ．景観資源の変化
		ウ．主要な眺望景観の変化

2) 予測概要

景観の予測概要は、表 10.11.1-8 に示すとおりである。

表 10.11.1-8　予測の概要

予測の概要	
予測項目	飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観の変化
予測手法	主要な眺望点又は景観資源と対象事業実施区域との重ね合わせ、フォトモンタージュ法等による視覚的な表現方法により予測する方法とした。
予測地域・地点	飛行場の存在により主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を受けるおそれがあると考えられる地域とし、調査地域と同様とした。予測地点は、調査地点と同様とした。
予測対象時期等	新設及び延長する滑走路が供用を開始し、航空機の発着回数が 50 万回に達した時点とした。

3) 予測方法

景観の予測手順は、図 10.11.1-2 に示すとおりである。

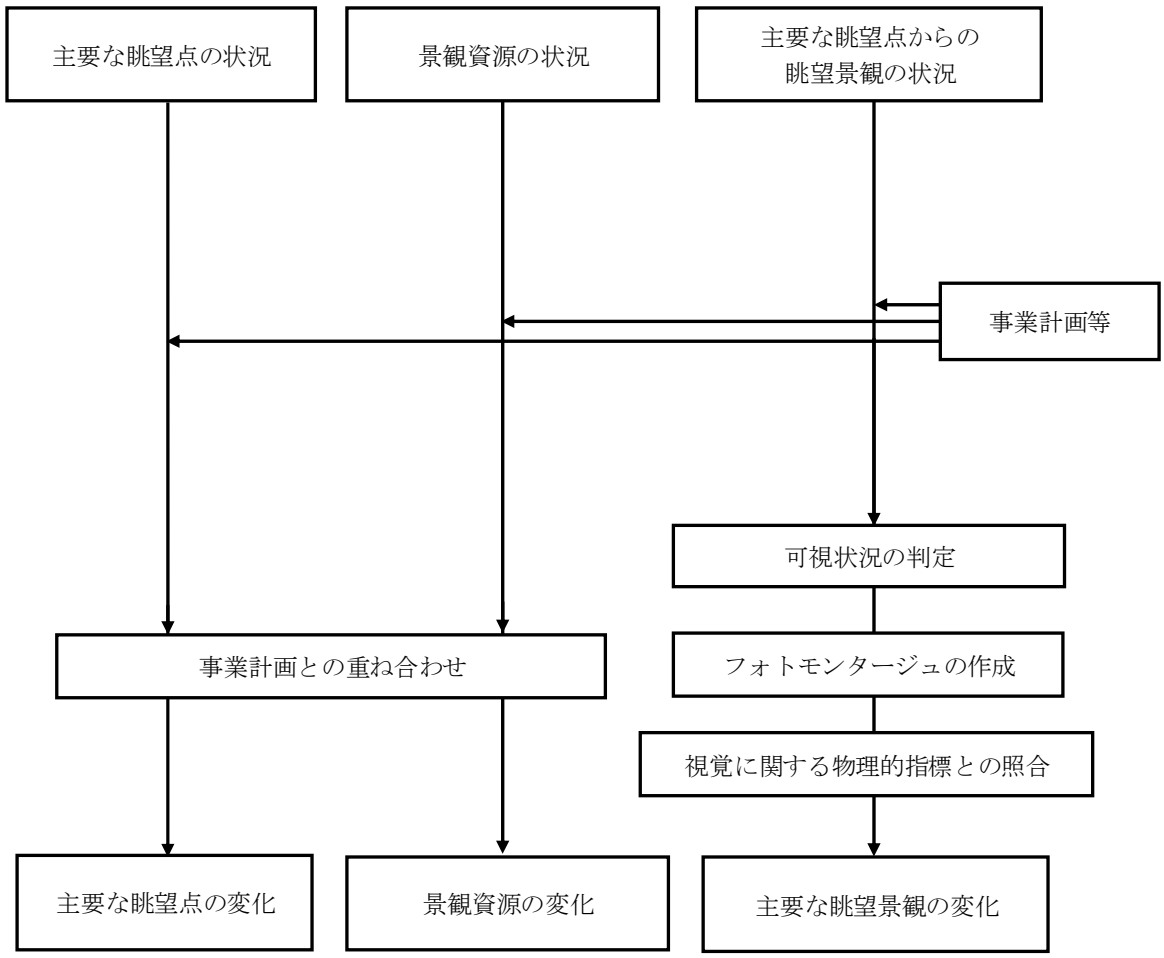


図 10.11.1-2　予測フロー図

ｱ. 主要な眺望点の変化

主要な眺望点と対象事業実施区域を重ね合わせ、解析することにより、改変の有無及び程度について予測した。

予測は調査地点 17 地点を対象とした。予測対象時期は航空機の発着回数が 50 万回に達した時点とした。

ｲ. 景観資源の変化

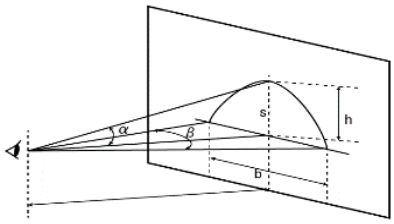
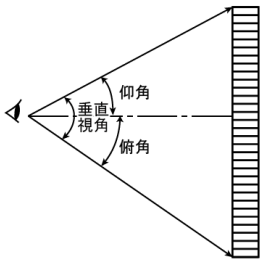
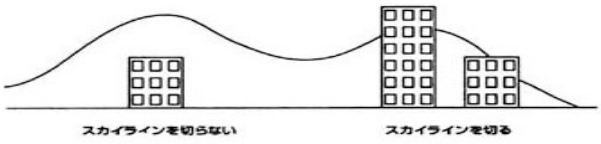
景観資源と対象事業実施区域を重ね合わせ、解析することにより、改変の位置及び程度について予測した。予測対象時期は「ｱ. 主要な眺望点の状況」と同様とした。

ｳ. 主要な眺望景観の変化

主要な眺望点から新たに空港となる区域までの断面図を作成し、可視状況の判定を行った。新たに空港となる区域が可視可能あるいはその可能性があると判断した眺望景観については、フォトモンタージュ法による視覚的な表現方法を用いて航空機の発着回数が 50 万回に達した時点の予想図を作成し、これにより認識される主要な眺望景観の現況からの変化の程度を予測した。また、表 10.11.1-9 に示す視覚に関する物理的指標について整理するとともに、必要に応じて主要な眺望景観の変化の程度を把握するための参考とした。

なお、予測対象は主要な眺望点 17 地点からの眺望景観とし、予測対象時期は「ｱ. 主要な眺望点の状況」と同様とした。

表 10.11.1-9　視覚に関する物理的指標

指標	内容	
視距離	視距離によって構造物等の認知を規定する要素（テクスチュア、色彩、形態等）が変化するので、保全水準の達成の程度の判定及び保全対策の立案の指標としても役に立つ。	景観の視距離を近景･中景･遠景と区別すると、この 3 区分は対象によって絶対的距離は異なってくるが、概ね以下のような間隔でとらえられる。 ○近景：対象の要素やディテールが目につきやすい領域（～500m 程度） ○中景：対象全体の形態が捉えやすく、対象が景観の主体となる領域（500m～3km 程度） ○遠景：対象が景観のごく一部となる領域（3km 程度～） なお、遠景の場合に対象を認知する範囲とは、対象を視覚 1/3°程度で見込む範囲(構造物高さの 170 倍の距離）と言われている。
水平見込角	視点からの対象の見えの大きさをあらわす指標で、視点から対象を見込む水平見込角を指標値として用いる。	水平見込角が 10°を超えると対象構造物は目立つようになる。この時、対象を見込む範囲は、水平見込角 10～20°程度で、対象幅の 5.6～2.7 倍の距離となる。  α ：垂直角 β ：水平見込角
仰角	仰角とは、対象物の上端と視点を結ぶ線と水平線のなす角。構造物の見えの面積とほぼ比例関係にある仰角を圧迫感の指標として用いる。仰角が大きいと圧迫感を感じる。	仰角は 18°になると圧迫感が感じられ始め、30°では対象物が全視野を占め、圧迫感が残る。（メルテンスの法則） また、俯角 10°付近は俯瞰景観における中心領域であるといわれており、対象構造物がその周辺に位置する場合は目につきやすくなる。 
俯角	対象物の下端と視点を結ぶ線と水平線のなす角。俯瞰景観においては、俯角が目につき易さの重要な指標となる。	
スカイラインの切断の有無	スカイラインとは山や建物が空を背景として描く輪郭線のことである。	人口構造物の出現により、スカイラインの連続性が切断された場合には、景観上の支障が大きくなるとされている。 

資料：「面整備事業環境影響評価技術マニュアル[Ⅱ]」（平成 11 年　建設省都市局都市計画課）

4) 予測結果

ｱ. 主要な眺望点の変化

主要な眺望点 17 地点と対象事業実施区域とを重ね合わせた結果は、図 10.11.1-3 に示すとおりである。

対象事業によって改変を受ける主要な眺望点はない。

ｲ. 景観資源の変化

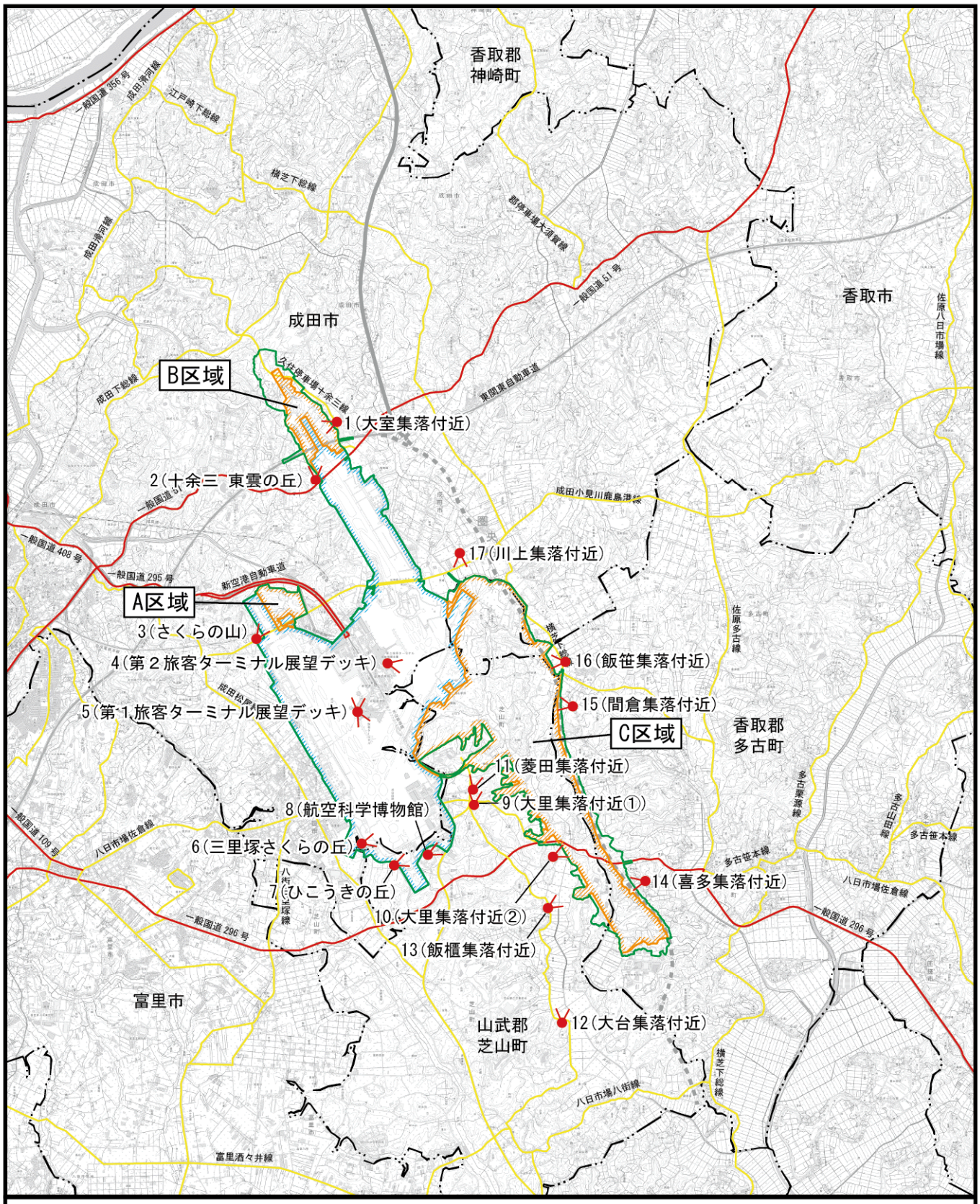
成田空港は対象事業によって改変を受けるものの、空港が主要な眺望点から視認できなくなる又は視認できる範囲が狭くなることはないため、景観資源として変化が生じても影響はないと予測する。

日常生活の中の身近な景観の改変状況は表 10.11.1-10 に示すとおりである。大室集落、大里集落②及び飯櫃集落では、日常の身近な景観に変化が生じ、景観の中に新たに空港となる区域が視認されるようになると予測する。大台集落、喜多集落、間倉集落、飯笹集落及び川上集落でも新たに空港となる区域が視認されるようになるものの、身近な景観はほとんど変化しないと予測する。その他の集落については、日常の身近な景観に変化は生じないと予測する。

表 10.11.1-10　予測結果（景観資源の変化）

No.※1	身近な景観資源	予測結果※2 景観資源の変化	備考
1	大室集落付近の身近な景観	×	スカイラインにみえる遠方の樹林や畑が一部視認されなくなる。
9	大里集落付近①の身近な景観	○	景観資源に変化はない。
10	大里集落付近②の身近な景観	×	景観に広がる谷津の斜面林や水田が一部視認されなくなる。
11	菱田集落付近の身近な景観	○	景観資源に変化はない。
12	大台集落付近の身近な景観	△	スカイラインにみえる遠方の樹林が一部視認されなくなる。
13	飯櫃集落付近の身近な景観	×	景観に広がる谷津の斜面林や水田が一部視認されなくなる。
14	喜多集落付近の身近な景観	△	谷津の斜面林が一部視認されなくなる。なお、その手前では圏央道の盛土法面により景観に広がる谷津の斜面林が一部視認されなくなる。
15	間倉集落付近の身近な景観	△	スカイラインにみえる樹林が一部視認されなくなる。
16	飯笹集落付近の身近な景観	△	スカイラインにみえる遠方の樹林が一部視認されなくなる。
17	川上集落付近の身近な景観	△	スカイラインにみえる遠方の樹林や畑が一部視認されなくなる。

※1　No.は図 10.11.1-3 に対応する。
※2　以下の基準により判断した。
　　○（変化しない）：断面図から、景観資源の視認性は変化しないと確認された。
　　△（ほとんど変化しない）：狭い範囲で景観資源の変化がある、又は、広い範囲で景観資源の変化があるが、変化が断片的である。
　　×（変化がある）：斜面林や水田、畑等、里山を構成する大きな要素が広い範囲で視認できなくなる。



凡　例

- 空港区域
- 新たに空港となる区域
- 対象事業実施区域
- 市町村界
- 主要な眺望点(17地点)
- 眺望方向

図10.11.1-3　主要な眺望点と対象事業実施区域の重ね合わせ位置図

N

1:100,000

0　2.5　5km

ｳ. 主要な眺望景観の変化

（可視状況の判定）

主要な眺望点から新たに空港となる区域までの断面図は、図 10.11.1-4 に示すとおりである。

断面図から、「No.6　三里塚さくらの丘」、「No.7　ひこうきの丘」、「No.9　大里集落付近①」及び「No.11　菱田集落付近」から新たに空港となる区域は視認できないことが確認されたため、これらを除く地点でフォトモンタージュ等を用いた予測を行った。一方で、断面図から新たに空港となる区域は視認できないが、樹木の伐採等で眺望が変化する可能性がある「No.15　間倉集落付近」や「No.16　飯笹集落付近」については、フォトモンタージュ等を用いた予測を行った。

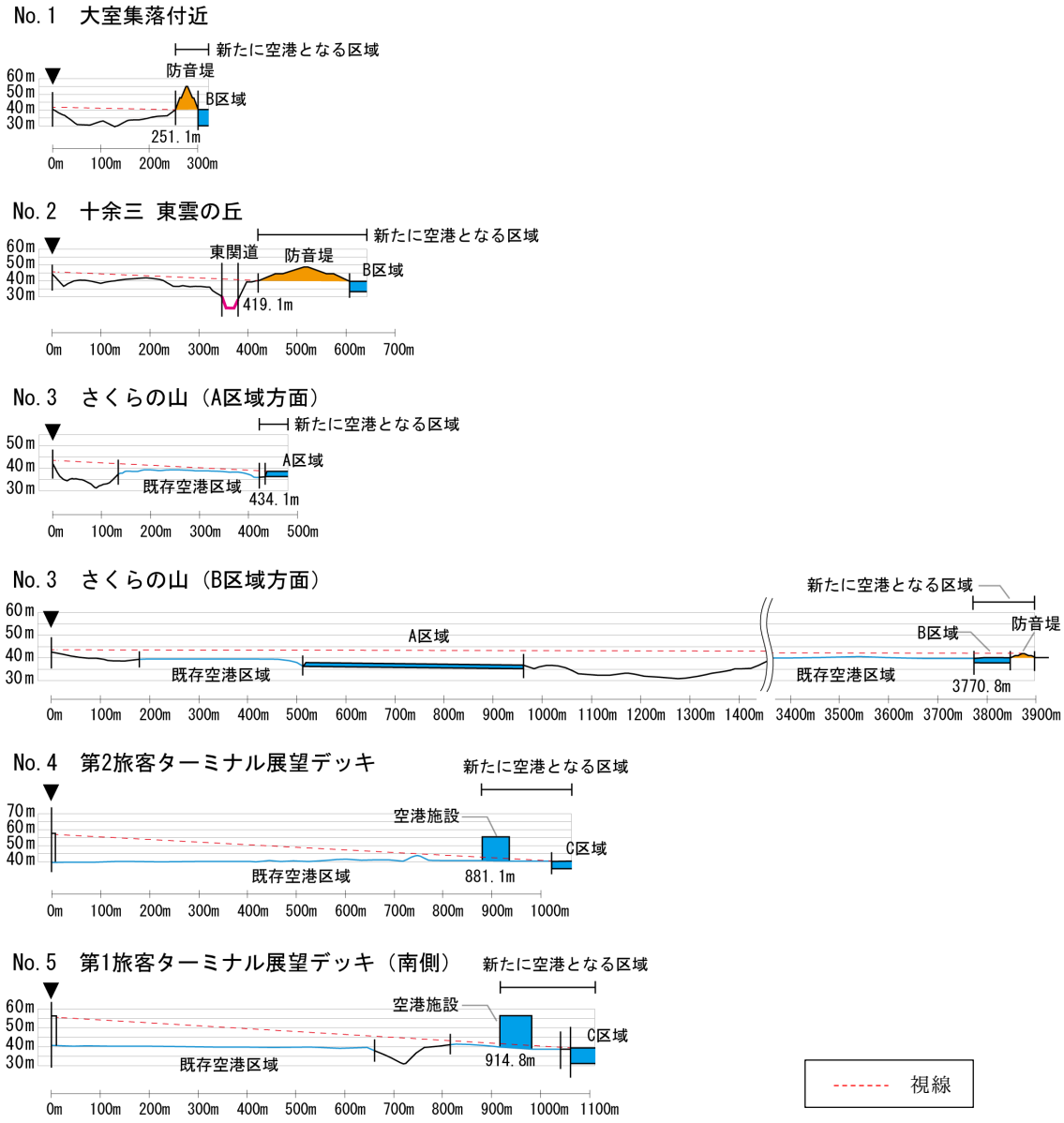


図 10.11.1-4(1)　主要な眺望点から新たに空港となる区域までの断面図

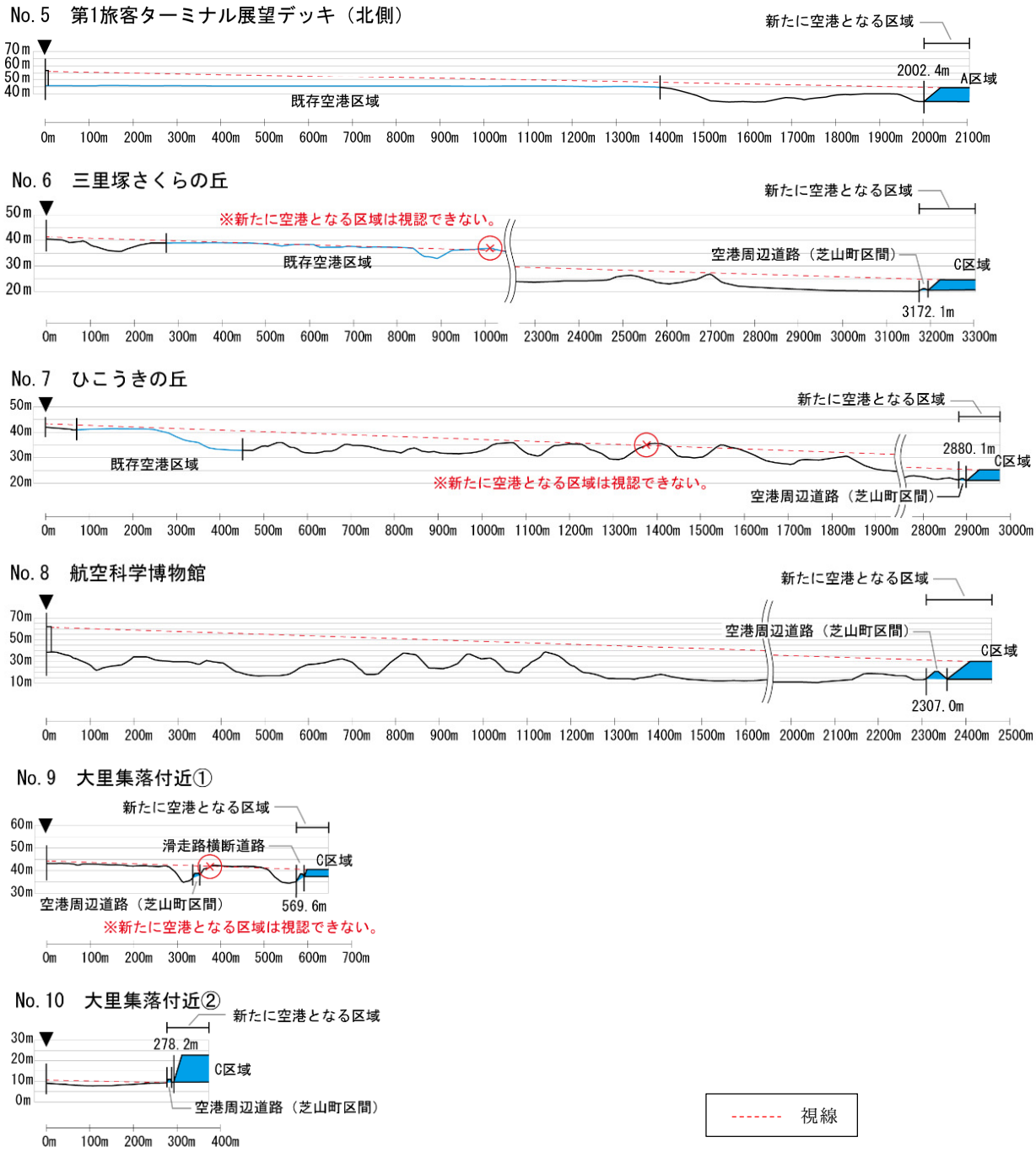


図 10.11.1-4(2)　主要な眺望点から新たに空港となる区域までの断面図

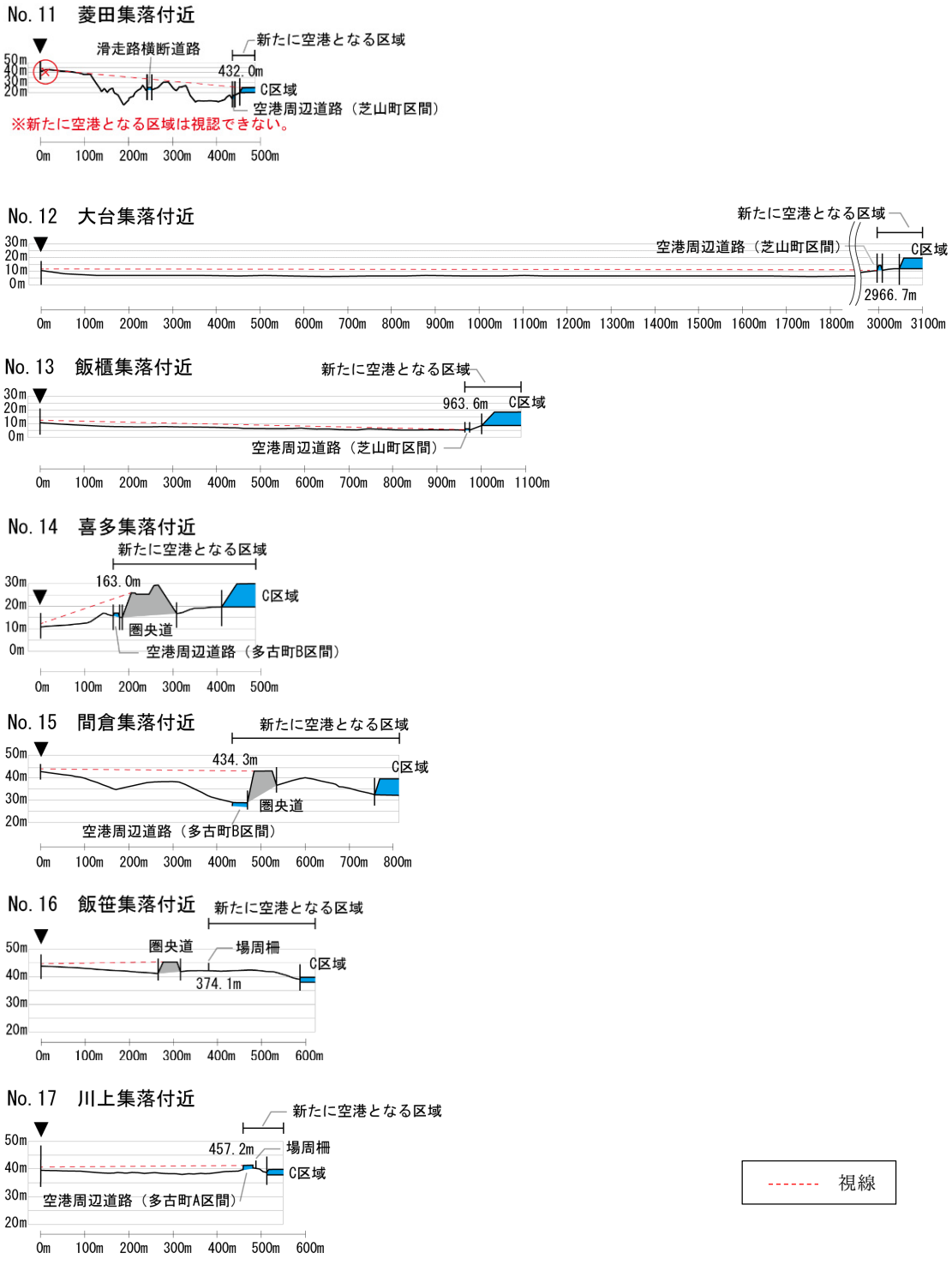


図 10.11.1-4(3)　主要な眺望点から新たに空港となる区域までの断面図

（主要な眺望景観の変化）

各地点における眺望景観の変化の予測結果の概要は、表 10.11.1-11 に示すとおりである。

「No.1　大室集落付近」では、Ｂ区域の整備に伴い、主要な眺望景観に変化が生じると予測する。

「No.3　さくらの山」では、Ａ区域の整備に伴い、主要な眺望景観に少し変化が生じると予測する。

「No.10　大里集落付近②」及び「No.13　飯櫃集落付近」では、Ｃ区域の整備に伴い、主要な眺望景観に変化が生じると予測する。

地点別の主要な眺望景観の変化の予測結果は、次ページ以降に示すとおりである。

表 10.11.1-11　予測結果の概要（主要な眺望景観の変化）

No.	地点名		予測結果※1 主要な眺望景観の変化	影響の有無※2
1	大室集落付近		×	Ｂ区域の整備に伴い景観資源が変化し、影響が生じる可能性がある。
2	十余三 東雲の丘		△	無
3	さくらの山		▲	Ａ区域の整備に伴い景観資源が変化し、やや影響が生じる可能性がある。
4	第２旅客ターミナル展望デッキ		△	無
5	第１旅客ターミナル展望デッキ	北側	△	無
		南側	△	無
6	三里塚さくらの丘		○	無
7	ひこうきの丘		○	無
8	航空科学博物館		△	無
9	大里集落付近①		○	無
10	大里集落付近②		×	Ｃ区域の整備に伴い景観資源が変化し、影響が生じる可能性がある。
11	菱田集落付近		○	無
12	大台集落付近		△	無
13	飯櫃集落付近		×	Ｃ区域の整備に伴い景観資源が変化し、影響が生じる可能性がある。
14	喜多集落付近		△	無
15	間倉集落付近		△	無
16	飯笹集落付近		△	無
17	川上集落付近		△	無

※1　以下の基準により判断した。
○（変化しない）：断面図から、主要な眺望景観の視認性は変化しないと確認された。
△（ほとんど変化しない）：狭い範囲で主要な眺望景観の変化がある、又は、広い範囲で主要な眺望景観の変化があるが、変化が断片的である。
▲（少し変化がある）：広い範囲で一部の樹林が視認できなくなる。
×（変化がある）：斜面林や水田、畑等、里山を構成する大きな要素が広い範囲で視認できなくなる。

※2　無：影響は極めて小さい又はほとんど影響がない。

(ｱ) No.1　大室集落付近

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-12 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-1 に示すとおりである。

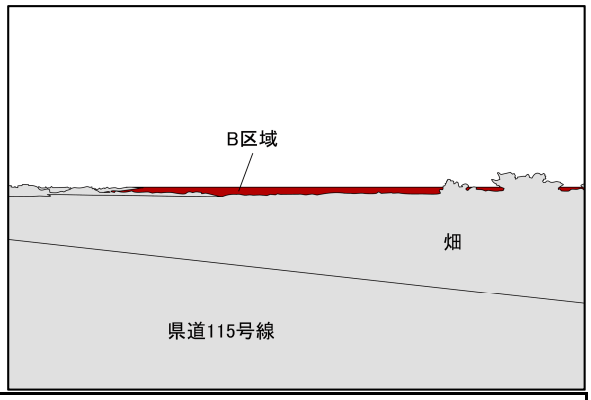
近景域において、B 区域に整備する防音堤が水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認されるようになり、大室集落付近における眺望景観は変化すると予測する。

表 10.11.1-12　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.3km（近景）	×
水平見込角	約 56.7°	
仰角・俯角	仰角：約 1.1°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-1　予測結果（大室集落付近からの眺望の状況の変化）

(ｲ) No.2　十余三 東雲の丘

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-13 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-2 に示すとおりである。

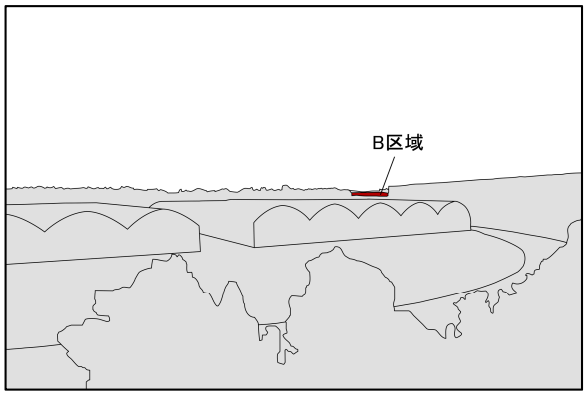
ビニールハウス越しに、B 区域に整備する防音堤の一部が水平・垂直方向ともに狭い範囲で視認できるようになるものの、十余三 東雲の丘における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-13　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.4km（近景）	△
水平見込角	約 6.2°	
仰角・俯角	仰角：約 0.5°	
スカイラインの切断の有無	無	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-2　予測結果（十余三　東雲の丘からの眺望の状況の変化）

(ｳ) No.3　さくらの山

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-14 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-3 に示すとおりである。

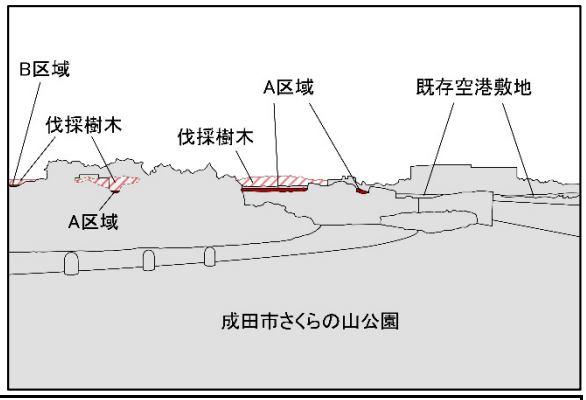
写真中央付近では、植栽や既設のフェンス越しに A 区域及びその盛土法面の一部が水平・垂直方向ともに広い範囲で視認できるようになる。また写真左側では、B 区域の一部が水平・垂直方向ともに狭い範囲で視認できるようになり、さくらの山における眺望景観は少し変化すると予測する。

表 10.11.1-14　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.4～3.8km（近景～遠景）	▲
水平見込角	約 40.0°	
仰角・俯角	仰角：約 1.5°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-3　予測結果（さくらの山からの眺望の状況の変化）

(I) No.4　第 2 旅客ターミナル展望デッキ

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-15 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-4 に示すとおりである。

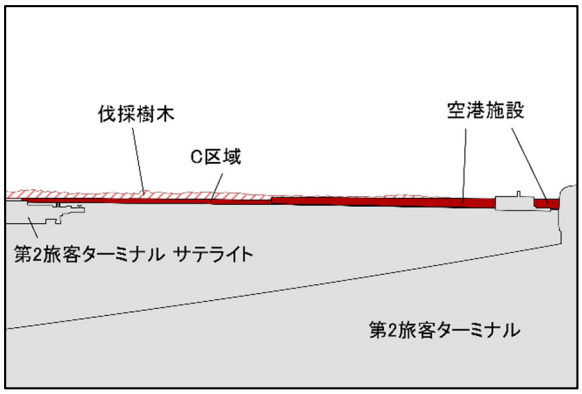
現在は、第 2 旅客ターミナル越しに駐機場が広範囲で視認できる。将来は、現在の駐機場の奥に、新たな誘導路等の空港施設の一部が水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認できるようになる。現在と将来で視認できる構造物はほとんど変化せず、また高い建物等の施設を設けることはないことから、第 2 旅客ターミナル展望デッキにおける眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-15　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 1.0km（中景）	△
水平見込角	約 61.4°	
仰角・俯角	仰角：約 0.9°、俯角：約 1.4°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-4　予測結果（第 2 旅客ターミナル展望デッキからの眺望の状況の変化）

(オ) No.5　第 1 旅客ターミナル展望デッキ

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-16 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-5 に示すとおりである。

＜第 1 旅客ターミナル展望デッキ北側＞

現在は、第 1 旅客ターミナル越しに、貨物地区施設が広範囲で視認できる。将来は、現在の貨物地区施設の奥に、A 区域及びその盛土法面の一部、伐採される樹木の様子が、水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認できるようになる。現在と将来で視認できる構造物はほとんど変化せず、また高い建物等の施設を設けることはないことから、第 1 旅客ターミナル展望デッキ北側における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

＜第 1 旅客ターミナル展望デッキ南側＞

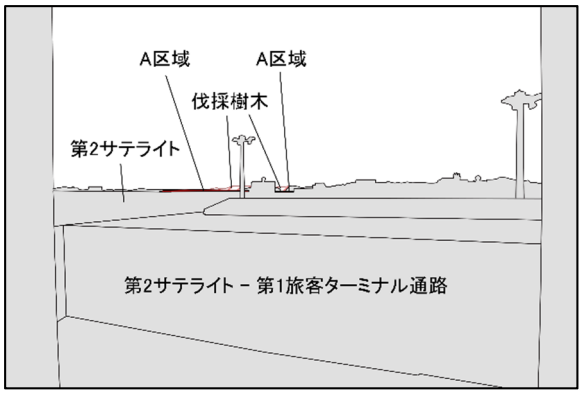
現在は、第 1 旅客ターミナル越しに、貨物地区施設が広範囲で視認できる。将来は、現在の第 1 旅客ターミナル越しに、新たな誘導路等の一部が水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認できるようになる。現在と将来で視認できる構造物はほとんど変化せず、また高い建物等の施設を設けることはないことから、第 1 旅客ターミナル展望デッキ南側における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

以上のことから、第 1 旅客ターミナル展望デッキにおける眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-16　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果		眺望景観の変化の程度※2	
	北側	南側	北側	南側
視距離	約 2.0km（中景）	約 0.9km（中景）	△	△
水平見込角	約 14.5°	約 24.2°		
仰角・俯角	仰角：約 0.9°	俯角：約 0.8°		
スカイラインの切断の有無	有	無		

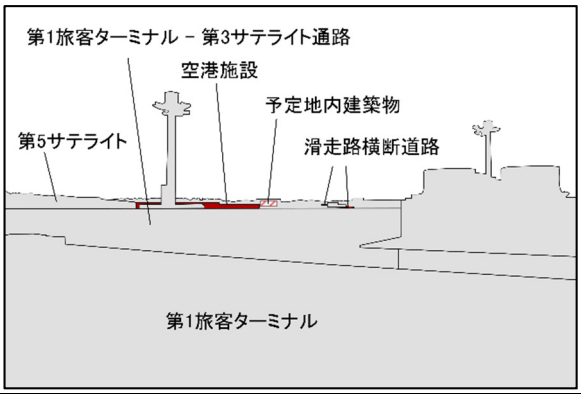
※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。
※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-5(1)　予測結果（第 1 旅客ターミナル展望デッキ（北側）からの眺望の状況の変化）



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-5(2)　予測結果（第 1 旅客ターミナル展望デッキ（南側）からの眺望の状況の変化）

(カ) No.8　航空科学博物館

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-17 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-6 に示すとおりである。

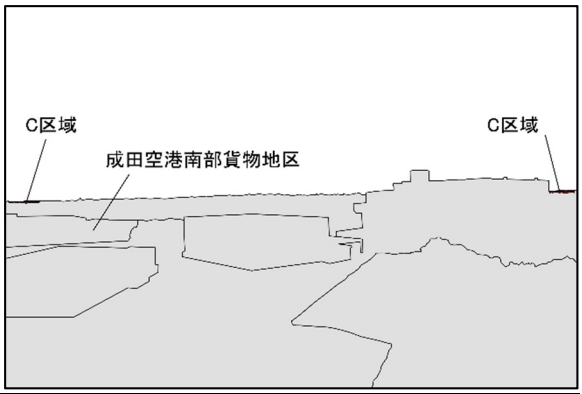
写真右側及び左側の樹林内に C 滑走路等の一部が、水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認できるようになるものの、航空科学博物館における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-17　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 2.3km（中景）	△
水平見込角	約 62.7°	
仰角・俯角	仰角：約 0.7°、俯角：約 0.8°	
スカイラインの切断の有無	無	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-6　予測結果（航空科学博物館からの眺望の状況の変化）

(ｷ) No.10　大里集落付近②

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-18 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-7 に示すとおりである。

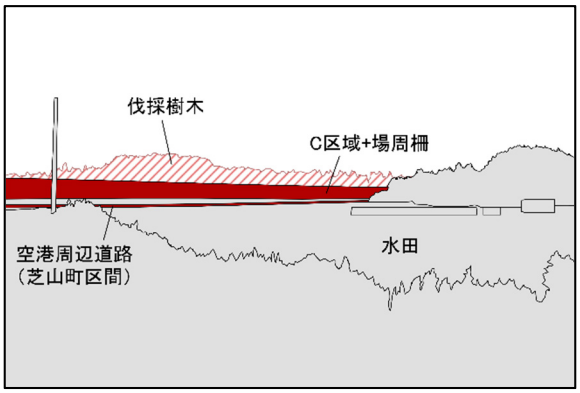
C 区域の盛土法面及び場周柵、伐採される樹林、新設する空港周辺道路とその盛土法面の一部が、近景域に水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認されるようになり、大里集落付近②における眺望景観は変化すると予測する。

表 10.11.1-18　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.3km（近景）	×
水平見込角	約 43.3°	
仰角・俯角	仰角：約 5.2°、俯角：約 1.0°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-7　予測結果（大里集落付近②からの眺望の状況の変化）

(ｸ) No.12　大台集落付近

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-19 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-8 に示すとおりである。

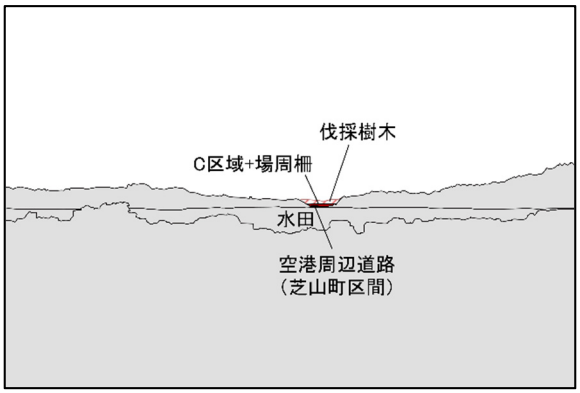
遠景域において、C 区域の盛土法面及び場周柵の一部、伐採される樹林、新設する空港周辺道路が、水平・垂直方向ともに狭い範囲で視認されるようになるものの、大台集落付近における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-19　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 3.0km（遠景）	△
水平見込角	約 4.6°	
仰角・俯角	俯角：約 0.9°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-8　予測結果（大台集落付近からの眺望の状況の変化）

(ｹ) No.13　飯櫃集落付近

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-20 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-9 に示すとおりである。

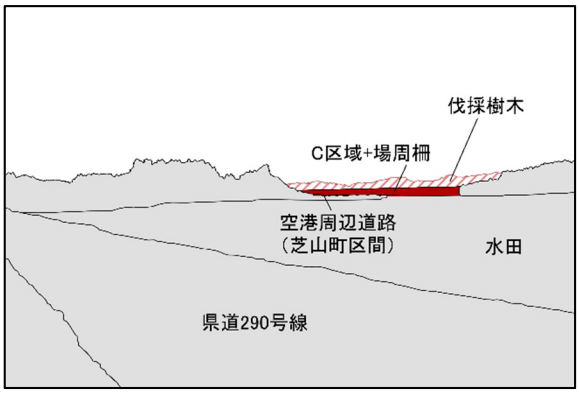
中景域において、C 区域の盛土法面及び場周柵の一部と、新設する空港周辺道路とその盛土法面の一部が、水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認されるようになり、飯櫃集落付近における眺望景観は変化すると予測する。

表 10.11.1-20　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 1.0km（中景）	×
水平見込角	約 24.0°	
仰角・俯角	仰角：約 2.8°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-9　予測結果（飯櫃集落付近からの眺望の状況の変化）

(ｺ) No.14　喜多集落付近

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-21 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-10 に示すとおりである。

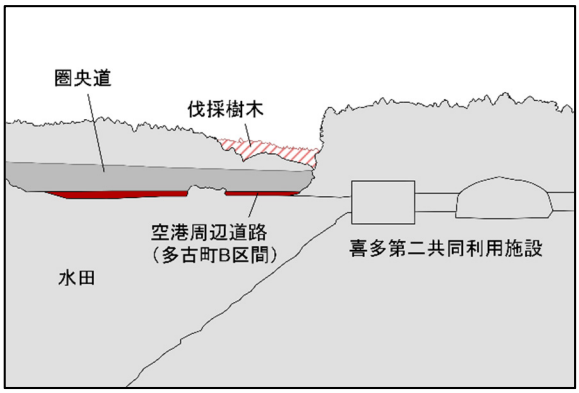
近景域において、圏央道の盛土法面が視認されるようになるが、圏央道に遮られて、Ｃ区域等は視認されない。また、写真中央では、伐採される樹林が水平・垂直方向に狭い範囲で視認されるようになるものの、喜多集落付近における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-21　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.2km（近景）	△
水平見込角	約 11.6°	
仰角・俯角	仰角：約 3.8°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-10　予測結果（喜多集落付近からの眺望の状況の変化）

(ｻ) No.15　間倉集落付近

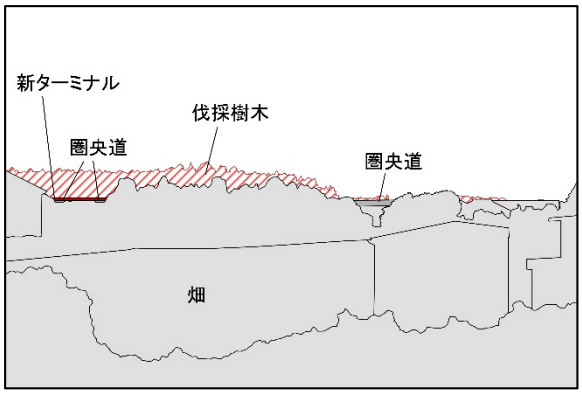
物理的指標による解析結果は表 10.11.1-22 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-11 に示すとおりである。

近景域において、圏央道の盛土法面が視認されるようになるが、圏央道に遮られて、Ｃ区域等は視認されない。写真左側では、樹林や住宅等の構造物の間に、伐採される樹林や新ターミナルが水平･垂直方向ともに狭い範囲で視認されるようになる。また、写真右側から中央では、伐採される樹林が水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認されるようになるものの、間倉集落付近における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-22　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.4km（近景）	△
水平見込角	約 60.0°	
仰角・俯角	仰角：約 4.3°、俯角：約 1.0°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。
※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-11　予測結果（間倉集落付近からの眺望の状況の変化）

(シ) No.16　飯笹集落付近

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-23 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-12 に示すとおりである。

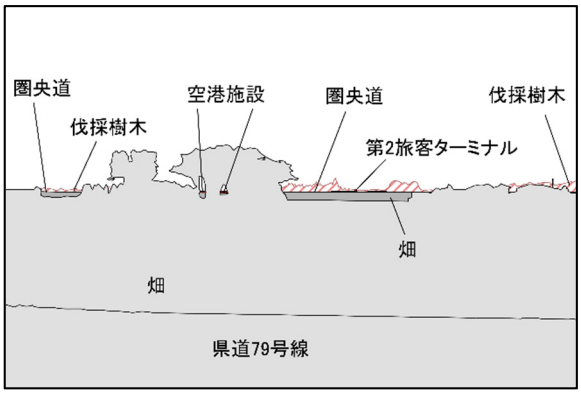
近景域において、圏央道の盛土法面が視認されるようになるが、圏央道に遮られてＣ区域等は視認されない。また、圏央道の奥に第 2 旅客ターミナルの一部が水平・垂直方向に狭い範囲で視認されるようになるものの、飯笹集落付近における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-23　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.4km（近景）	△
水平見込角	約 59.4°	
仰角・俯角	仰角：約 2.3°、俯角：0.4°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-12　予測結果（飯笹集落付近からの眺望の状況の変化）

(ｽ) No.17　川上集落付近

物理的指標による解析結果は表 10.11.1-24 に、現状及び将来の写真は写真 10.11.1-13 に示すとおりである。

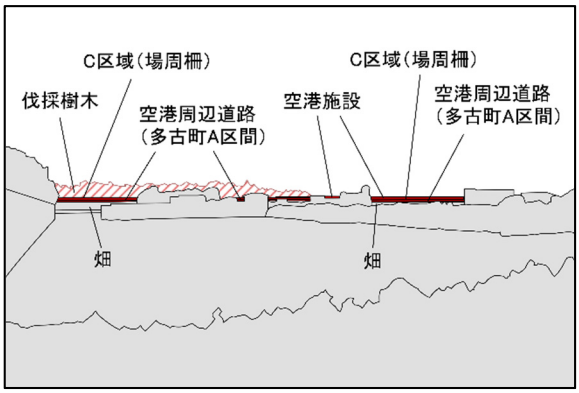
近景域において、Ｃ滑走路を東西に結ぶ新たな道路とその盛土法面の一部が、水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認されるようになる。また、新たな道路の奥に、新ターミナル及び場周柵の一部が水平方向に広く垂直方向に狭い範囲で視認されるようになるものの、川上集落付近における眺望景観はほとんど変化しないと予測する。

表 10.11.1-24　予測結果（視覚に関する物理的指標による解析結果と眺望景観の変化の程度）

物理的指標※1	解析結果	眺望景観の変化の程度※2
視距離	約 0.5km（近景）	△
水平見込角	約 45.6°	
仰角・俯角	仰角：約 2.0°、俯角：約 1.5°	
スカイラインの切断の有無	有	

※1　物理的指標の解析は、空港の改変に伴う変化のみを対象としているため、新設する道路については解析していない。

※2　○：変化しない、△：ほとんど変化しない、▲：少し変化がある、×：変化がある



【現　況】

【将　来】

写真 10.11.1-13　予測結果（川上集落付近からの眺望の状況の変化）

(3) 環境保全措置

1) 環境保全措置の検討の状況

予測の結果を踏まえ、環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、表 10.11.1-25 に示すとおり、環境保全措置の検討を行った。

なお、環境保全措置は、以下に示す「成田市景観計画」等を参考に検討した。

表 10.11.1-25　環境保全措置の検討の状況

環境保全措置の種類	環境保全措置の内容
法面の草本緑化	周辺の緑と調和するよう法面の緑化を行う。
防音堤の木本緑化	既存の防音堤の整備、維持管理の実績を活かしながら、周辺の緑と調和するよう防音堤の緑化を行う。なお、周辺の生態系への影響に配慮して、主に成田空港周辺に生育している樹種を選定することとし、広葉樹を主体とした植栽を行う。

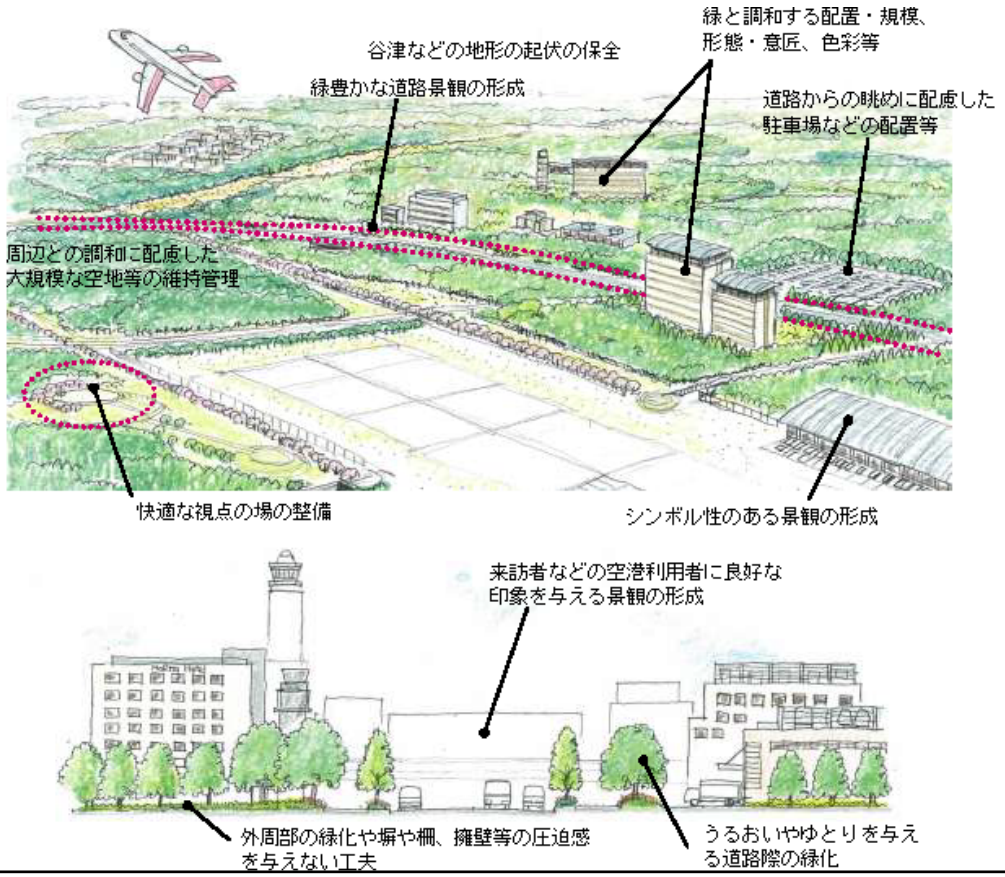
（成田市景観計画）

「成田市景観計画　第３章 景観形成の基本目標と基本方針」のうち、「3.類型別景観形成の方針」では、景観形成の基本目標や基本方針に基づき、地域の景観形成の方針を具体的に展開するために、地域ごとの景観特性により、景観ゾーン、景観拠点及び景観軸を定め、それぞれの方針を設定している。このうち、「成田国際空港周辺景観ゾーン」における①形成方針、②景観形成のイメージは、以下のとおりである。

①形成方針

・空港施設や航空機を眺めることができる快適な視点の確保と整備に努めます。
・周辺の緑と調和する建築物や工作物の配置・規模、形態・意匠及び色彩などに配慮し、まとまりのある景観の形成を図ります。
・屋外広告物については、形態・意匠、色彩に配慮し、わかりやすい沿道景観の形成を図ります。
・大規模な建築を行う場合は、航空機からの眺めに配慮します。
・大規模な空地や未利用地等では、周辺との調和に配慮した適正な維持管理に努めます。
・成田国際空港では、空港利用者に成田のまちの良好な印象を与える景観の形成を図ります。

②景観形成のイメージ



※成田市景観計画（平成 30 年 3 月　成田市）より抜粋

2) 検討結果の整理

検討の結果、実施することとした環境保全措置は、表 10.11.1-26 に示すとおりである。

表 10.11.1-26　環境保全措置の検討結果

環境保全措置の種類	環境保全措置の内容	期待される効果	予測への反映※
法面の草木緑化	周辺の緑と調和するよう法面の緑化を行う。	色彩の変化を低減するとともに、まとまりのある景観の形成を図ることにより、景観への影響を低減する。	○
防音堤の木本緑化	既存の防音堤の整備、維持管理の実績を活かしながら、周辺の緑と調和するよう防音堤の緑化を行う。なお、周辺の生態系への影響に配慮し、主に成田空港周辺に生育している樹種を選定することとし、広葉樹を主体とした植栽を行う。	防音堤の緑化により、まとまりのある景観及び空港利用者に成田のまちの良好な印象を与える景観の形成を図る。	○

※　予測への反映欄の記号の凡例
○　現状を上回る程度の取組を実施するものとして、予測条件に反映した措置

各地点に講じる環境保全措置は、表 10.11.1-27 に示すとおりである。

「No.1　大室集落付近」は、主要な眺望景観の変化が生じるものの、在来種（樹木）を用いた防音堤の緑化を行うことで、緑に調和したまとまりのある景観の形成を図る。

「No.3　さくらの山」、「No.10　大里集落付近②」及び「No.13　飯櫃集落付近」については、主要な眺望景観の変化が生じるが、周辺の緑と調和するよう法面の緑化を行うことで、緑に調和したまとまりのある景観の形成を図る。

表 10.11.1-27　講じる環境保全措置

No.※1	主要な眺望点	予測結果※2 主要な眺望景観の変化	講じる環境保全措置
1	大室集落付近	×	法面の草本緑化及び防音堤の木本緑化により、影響の低減を図る。
3	さくらの山	▲	法面の草本緑化により、影響の低減を図る。
10	大里集落付近②	×	法面の草本緑化により、影響の低減を図る。
13	飯櫃集落付近	×	法面の草本緑化により、影響の低減を図る。

※1　No.は表 10.11.1-3 に対応する
※2　以下の基準により判断した。
▲（少し変化がある）：広い範囲で一部の樹林が視認できなくなる
×（変化がある）：斜面林や水田、畑等、里山を構成する大きな要素が広い範囲で視認できなくなる

(4) 事後調査

採用した予測手法は､その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置については、効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さい。

よって、事後調査は行わないものとした。

(5) 評価

1) 回避又は低減に係る評価

評価は、飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に関する環境影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているか、事業者の見解を明らかにすることにより行った。

本事業は、計画段階環境配慮制度に基づき、位置等の複数案の検討段階から、良好な生活環境を保持するため、できる限り市街地・集落を避けた計画としており、事業特性及び周辺の地域特性を勘案し、景観に重大な影響を及ぼすおそれはないとし、詳細は方法書以降の環境影響評価において検討するとしていた。

予測の結果、主要な眺望点には変化がないものの景観資源には一部変化が生じ、このため主要な眺望景観については、眺望地点 17 地点中 4 地点で少し変化がある、又は変化があると予測された。

そのため、環境影響をより低減するための環境保全措置として、周囲の緑と調和するよう法面や防音堤の緑化を実施し、現況調査結果から著しく環境を悪化させないよう努めることとしている。

以上のことから、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で、できる限り回避又は低減が図られていると評価する。